Comisión de Asuntos Internacionales
Carpetas Nos. 229 de 2000 y 2890 de 2008

Versión Taquigráfica N° 1844 de 2008

# ORGANIZACIÓN B'NAI B'RITH

ver exposición

# CONVENCIÓN RELATIVA A LA COMPETENCIA, LEY APLICABLE, RECONOCIMIENTO, EJECUCIÓN Y COOPERACIÓN EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD PARENTAL Y MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS NIÑOS

ver exposición

# ACUERDO SOBRE CONTRATO DE TRANSPORTE Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (CRT-C)

**Opinión de la Cámara Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay (CATIDU)**

ver exposición

**Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 29 de octubre de 2008**

**(Sin corregir)**

---

**PRESIDE:** Señor Representante Jaime Mario Trobo.

**MIEMBROS:** Señores Representantes Washington Abdala, Roberto Conde, Rubén Martínez Huelmo y Enrique Pintado.

**INVITADOS:** Por la Organización B´nai B´rith, señores Dennis Glick, Presidente del Comité Ejecutivo Mundial; Daniel Mariaschin, Vicepresidente; Enrique Jinchuk, Presidente de la Organización en el Uruguay; Jacobo Wolkowicz, Vicepresidente a nivel mundial; Dennis Hernstadt, ex Presidente de la Organización en Uruguay; Eduardo Kohn, Director para América Latina, y Franklin Rosenfflo, Presidente de la Comisión Política en Uruguay.

Por la Cámara Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay (CATIDU), señores

Juan Carlos Patrón, Vicepresidente; doctor Leonardo López, asesor; Mauro Borzacconi, Directivo, y Ricardo Azurica, vocal.

---

**SEÑOR PRESIDENTE (Trobo).- Habiendo número, está abierta la reunión.**

La Comisión de Asuntos Internacionales tiene al alto honor de recibir a los miembros de la Organización B'nai B'rith.

Desde ya quiero señalar que es una distinción para nuestro país, para el Uruguay, y seguramente lo sea para la Organización que tiene asiento aquí, contar con una visita tan distinguida. Les concedemos la palabra para que nos expresen sus sentimientos y opiniones.

**SEÑOR JINCHUK.- Agradezco en nombre de B'nai B'rith internacional y de B'nai B'rith Uruguay la distinción de habernos recibido hoy en esta prestigiosa Comisión de Asuntos Internacionales, a la que ya hemos concurrido en alguna oportunidad con otros representantes y oficiales de nuestra Institución.**

Deseo destacar que el señor Dennis Glick todavía no ha asumido su cargo pero lo hará el próximo año y el señor Daniel Mariaschin es el Vicepresidente Ejecutivo de la Institución desde hace ya muchos años y ha venido al Uruguay en varias ocasiones; el señor Dennis Glick es la primera vez que está en nuestro país admirando lo que es el Uruguay.

Desde ya muchas gracias a todos los presentes y en especial al señor Presidente, por habernos recibido.

**SEÑOR GLICK.- En primer lugar, quiero agradecerles por atendernos y recibirnos. Para mí es un gusto estar acá.**

Como se ha dicho, es mi primer viaje a América Latina. Durante muchos años y en varias ocasiones he viajado a países de Europa y he tenido la oportunidad de encontrarme allí con representantes de la sociedad civil. Para mí, este es un proceso de aprendizaje en el sentido de tratar de entender mejor algunos de los problemas que preocupan a las comunidades judías en América Latina y para familiarizarme más, en el lugar, con los proyectos que mis hermanos de la B'nai B'rith llevan adelante acá en el Uruguay y en otros países de la región. Durante mi visita se han enfatizado las excelentes relaciones de trabajo que mantenemos con las autoridades uruguayas.

Esta mañana tuve una reunión en la Embajada de los Estados Unidos, en la que nos indicaron lo bien que se sienten trabajando con el Presidente de la República y con los representantes, tanto de la Cámara de Diputados como del Senado, en asuntos de interés para ambos países. Es con placer, entonces, que voy a presentar a mi Director Ejecutivo Mundial que desde hace prácticamente veinte años viene con frecuencia a América Latina, para exponer ciertos asuntos de índole política frente a ustedes, a fin de conocer vuestro pensamiento y para que ustedes conozcan el nuestro sobre esos asuntos.

**SEÑOR MARIASCHIN.- Señor Presidente, señores integrantes de la Comisión: es un placer estar acá; gracias por recibirnos.**

Me voy a hacer eco de lo que ha dicho el señor Glick en cuanto a que B'nai B'rith es una institución que tiene excelentes relaciones en el Uruguay con los organismos del Estado, con el Gobierno, con el Parlamento; probablemente una de las mejores en el mundo. Por lo tanto, quiero enfatizar eso al comenzar mis palabras.

Hay unos pocos temas en los que quiero explayarme brevemente y hacerles escuchar nuestra opinión. Ojalá podamos compartir distintas opiniones.

El primer tema concierne a nuestra preocupación por la penetración e influencia de Irán en este hemisferio. Esta preocupación sobre el tema que les estoy planteando no es solamente del Estado de Israel o del pueblo judío, sino que debería serla para todo el mundo. Me refiero a su búsqueda incansable por tener un arma

nuclear, al apoyo al terrorismo internacional a Hezbollah, Hamas y por ser hoy en día uno de los peores abusadores de los derechos humanos; todos estos deberían ser tópicos de gran preocupación. La relación entre la República de Irán y Venezuela es una parte de esto, pero, por supuesto, no es todo el tema.

Quisiera subrayar el tema de los derechos humanos en Irán porque, generalmente, no se habla de él, y no se le pone mucha atención. La persecución de los Baha'i y de otros en Irán, la muy clara discriminación contra las mujeres y el abuso de los derechos humanos de los niños, debería hacer que toda democracia estuviera muy atenta sobre las violaciones a los derechos humanos que se cometen en Irán.

El segundo tema también tiene que ver con los derechos humanos, en particular con el Consejo de Derechos Humanos en Ginebra y, por extensión, con el sistema de Naciones Unidas en general.

El sistema general de las Naciones Unidas, como organización mundial, tiene todavía hoy un sectarismo y un separatismo muy importantes con Israel. Todo eso es mucho más evidente en el Consejo de Derechos Humanos en Ginebra.

Como saben los señores Diputados, la Comisión de Derechos Humanos se convirtió hace pocos años en el Consejo de Derechos Humanos con el objetivo de mejorar el sistema en la medida de lo posible, pero a nosotros nos parece que la reforma ha empeorado lo que hacía su predecesora. En lugar de tomar a fondo el tema de las violaciones a los derechos humanos de Darfur, de Corea del Norte y de Zimbawe, hay casi una preocupación total de todo el cuerpo en relación solamente al Estado de Israel. Este tema no ha mejorado ni se ha modificado en los últimos meses.

Hace apenas unos días atrás, hubo un informe del Relator Especial sobre los territorios palestinos que era totalmente sesgado en relación a lo que sucede y al Estado de Israel. Tenemos la información de que este año el Vicepresidente del Consejo de Derechos Humanos es uruguayo y nos gustaría que no solo el Vicepresidente del Consejo de Derechos Humanos, sino también sus colegas y el Gobierno, pusieran el tema de los derechos humanos en su verdadera perspectiva en dicho Consejo.

Como ustedes saben, ahora, en este mismo momento en que estamos hablando, hay un problema con cientos de miles de refugiados que están huyendo en el Congo. Sin embargo, en los años que hace que existe el Consejo, las únicas sesiones especiales, extraordinarias, que ha pedido, han sido para tratar temas relacionados con el Estado de Israel.

Ahora, yendo más allá, dentro de las Naciones Unidas conocemos, apreciamos y nos sentimos muy felices por las excelentes relaciones bilaterales que hay entre Uruguay e Israel. Sin ninguna duda como ustedes saben Uruguay tiene un lugar muy especial y particular en el propio nacimiento del Estado de Israel. Recientemente, vuestro Presidente ha realizado una muy exitosa visita al Estado de Israel; sabemos que fue recibido muy cálidamente y, por lo tanto, el Uruguay como país también lo fue.

Sin embargo desgraciadamente, la votación del Uruguay dentro de los organismos de Naciones Unidas en lo que tiene que ver con temas sobre el Medio Oriente, no está relacionada a esa profunda amistad y excelente relación bilateral que existe entre ambos Estados.

Lo que nosotros queremos expresar es que estos votos que además se refieren a temas mirados desde un solo lado, en lo que tiene que ver con cualquier tema o cifras 180 en 5 o 170 en 10, no contribuyen a que realmente se pueda generar un clima de paz entre ambas partes. Del lado palestino levanta las expectativas el hecho de que la tarea pesada la va a hacer la comunidad internacional contra el Estado de Israel. Por lo tanto, esperamos que en las futuras votaciones dentro de los distintos organismos de Naciones Unidas, Uruguay encare esas decisiones de una manera diferente. Y voy a decir una sola cosa más acerca de esto. Por supuesto que Uruguay no es el único país que está en esta categoría. Cuando planteamos el tema, por ejemplo, a vuestros países vecinos, nos dicen: "Nosotros votamos en bloque". El problema con las votaciones en bloque es que muchas veces se actúa en contra de valores y principios. La votación en bloque no debería ser óbice para que un país quede registrado y que ponga en ella sus propios principios y valores más allá de lo que pueda pensar el bloque en su conjunto.

De hecho, en diciembre vamos a tener en Nueva York la B´nai B´rith Internacional, un evento de gran nivel mundial. Nos vamos a entrevistar con varios representantes de la GRULAC, para seguir conversando sobre estos temas.

Finalmente, el tercer tema es muy importante para nosotros. B´nai Brith está en Latinoamérica desde hace prácticamente ochenta años. Tenemos presencia de membresía en veinte de los treinta y cuatro países que integran la OEA. Los temas hemisféricos de esta región están en un muy alto lugar en nuestra agenda. Una de las cosas que vamos a hacer como organización el año que viene vamos a tener un nuevo Presidente en Estados Unidos; cualquiera sea el que gane la elección: el señor Obama o Mc Kein; nosotros no hacemos predicciones es plantear a las nuevas autoridades que los temas hemisféricos y de América Latina se pongan en un lugar alto de la agenda, lo que lamentablemente no ha existido en la última Administración republicana, en anteriores que pudieron ser demócratas ni en ninguna de las otras desde hace muchos años.

En términos de micropolítica, las relaciones bilaterales entre Estados Unidos y Uruguay la Embajada de Uruguay en Washington está a dos cuadras de la sede de la B´nai B´rith; a menudo vamos a ver las exhibiciones de arte que continuamente se están haciendo allí -nos preocupan mucho; son importantes para nosotros, hemos trabajado mucho por ellas y vamos a seguir haciéndolo con la nueva Administración, explicándole la importancia de tener relaciones bilaterales en un primer nivel.

Muchas gracias, señor Presidente.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias a ustedes por vuestra visita y, especialmente, por vuestra franqueza para plantear puntos de vista que seguramente formarán parte de los elementos que esta Comisión tendrá para analizar los temas que han estado encima de la mesa.**

Como ustedes saben, Uruguay es un país amigo del Estado de Israel en el real y leal sentido de la palabra. Así como tenemos el orgullo de ser de aquellos países que influyeron, en la medida de sus posibilidades y mucho, para la creación del Estado de Israel, creemos que la contrapartida de la contribución judía en el Uruguay a nuestro país, es realmente muy valiosa. De hecho, creo que nuestra sociedad siente particular orgullo por los judíos que viven en nuestro país y por los uruguayos que viven en Israel. Además, nos consta que en el ámbito internacional las organizaciones de la comunidad, como la de ustedes que tienen influencia en muchos países, han aportado también para el Uruguay, en algunas circunstancias, ayudas destacadas.

Por supuesto que los temas de la paz a nivel internacional, en particular en la zona de Medio Oriente, a Uruguay le preocupan especialmente. Sin perjuicio de que sostenemos en forma permanente los principios de no intervención, autodeterminación y solución pacífica de las controversias, sabemos que esos principios no se pueden poner de manifiesto si no es con una activa actuación en el campo diplomático y en el campo político. Por eso, Uruguay siempre tiene, a pesar de su pequeñez, una diplomacia presente en el ámbito internacional, en los temas que le corresponde directamente y en aquellos en los que siente la responsabilidad política de estar presente.

Del análisis que ustedes han hecho sobre temas vinculados a la situación de Medio Oriente y de América Latina, por supuesto, nosotros sentimos preocupación y atención permanente. Los temas de derechos humanos para nuestro país son de mucha importancia. En ese sentido, todo el sistema político, todos los partidos, compartimos niveles de responsabilidad. El hecho de que Uruguay haya sido designado como miembro del Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas ha sido para nuestro país un halago, pero también una responsabilidad. Vamos a seguir naturalmente las actuaciones de nuestra delegación en ese ámbito, porque es un tema que nos preocupa e interesa.

Destacamos especialmente que las relaciones que existen entre nuestros dos Estados, en la medida en que continúen fortaleciéndose, van a permitir desarrollar no solo en el aspecto bilateral sino multilateral nuestra preocupación en temas comunes.

Sepan que los temas de la paz, de la seguridad de los Estados amigos y de los derechos humanos son prioritarios en la agenda.

En particular, quiero hacer un último comentario respecto a la actuación de vuestra institución, con relación a todos los temas vinculados con el reconocimiento del holocausto. Quiero decirles que el Parlamento de Uruguay, por unanimidad, en particular la Cámara de Representantes, sin perjuicio de haber hechos jornadas de trabajo sobre este tema, aprobó una resolución por la cual declara su adhesión permanente al Día Mundial de la Conmemoración del Holocausto, el 27 de enero. Dicha resolución se tomó con fecha 17 de abril de 2007; fue analizada sobre fines del año 2006 y principios de 2007. Los antecedentes de ese procedimiento

parlamentario están en esta carpeta que vamos a entregarles para que las lleven de recuerdo porque son, en definitiva, un testimonio de nuestra preocupación y vocación política que, reitero, en este caso como en otros tantos, ha sido expresada por unanimidad de los partidos políticos que integran el Parlamento.

**SEÑOR ABDALA (don Washington).- En realidad, quiero comentar algunas cosas y preguntar otras.**

El comentario tiene que ver con la mirada de un amigo de Israel, crítica a la gestión de los parlamentarios de Israel. Paso a explicarles.

Algunos de nosotros formamos parte de la Unión Interparlamentaria. Ese es un ámbito donde Israel no tiene demasiados amigos. Nosotros no solo somos amigos de Israel desde siempre sino que ahí también somos amigos de Israel.

En ese espacio, cuando se discuten los temas de Israel, los parlamentarios israelíes generalmente llegan muy tarde al llamado "lobby". Esta es una crítica con cariño, con amistad. Si usted quiere tratar de mejorar alguna puntuación en los debates de la Unión Interparlamentaria, si llega al último minuto a esos debates, es realmente muy difícil. Me hace acordar a lo sucedido en Naciones Unidas. Me parece que allí también se requiere un "lobby" mucho más activo, anticipando el movimiento unos cuantos meses, y no llegando los últimos quince o veinte días a la Asamblea General cuando tal como lo demuestra la expresión muy uruguaya el pescado está todo vendido.

Me parece que ustedes pueden contar con nosotros si nosotros contamos con el tiempo suficiente como para trabajar y ayudarlos. Esta es una primera anotación.

La segunda pregunta que voy a formularles es porque quiero cultivarme. Nosotros entendemos el caso de Venezuela apoyando a Irán cuando uno mira el formato geopolítico y entiende la confrontación de Venezuela con Estados Unidos. La pregunta es insisto es para aprender: ¿hay algo más por detrás de esa tensión? Si así fuera, sería muy útil conocerlo.

**SEÑOR MARIASCHIN.- Es una muy buena pregunta.**

Yo pienso que el Presidente de Venezuela ha decidido que haría su carrera siendo crítico, populista y enfrentándose muy duramente con Estados Unidos.

Voy a hacer un comentario personal sobre la visión que tengo sobre eso. El lenguaje que usa en este contencioso es anacrónico. Es un idioma de los años cincuenta. No es el lenguaje de la aldea global o de la economía global. Estamos hoy muy conectados en términos de comunicaciones, negocios, viajes, etcétera. Lo que escuchamos es lo que uno oía en 1959, pero no en 2008 o 2009. Él tiene la capacidad de atraer seguidores a ese tipo de expresiones, no solo dentro de Venezuela sino también fuera. Pero nos preguntamos: ¿cuál es el fin? ¿Por qué razón? Eso sería suficientemente malo si no fuera porque además está invitando a los mayores creadores de problemas en el escenario mundial. Son socios porque ven el mundo de la misma manera.

No es un tema de comercio o una oportunidad comercial. Uno puede empezar a preguntarse cuáles son las ideas de fondo que tienen los iraníes para tener influencia o entrar en esta parte del mundo. Y parte de nuestro problema, no en Latinoamérica sino fundamentalmente en Europa, es cómo galvanizar la opinión pública mundial respecto de este comportamiento bastante nihilista.

El señor Diputado Washington Abdala hizo una pregunta muy importante y no estoy muy seguro de que podamos dar la respuesta en el día de hoy, pero sin duda hay que analizarla.

**SEÑOR GLICK.- Tengo una voz potente y no voy a intentar responder en el poco castellano que estudié en la escuela secundaria.**

Como lo dijo el señor Mariaschin, nadie realmente conoce las motivaciones que están por debajo de la superficie. Pero con la baja drástica del petróleo en el mercado mundial actualmente y con la próxima elección, de aquí a pocos días, en los Estados Unidos, si el Senador Obama gana las elecciones, es posible

que Venezuela y su Presidente miren eso como una pequeña ventana de oportunidad para, eventualmente, cambiar su actitud con relación a Estados Unidos. Como decimos en el teatro, vamos a esperar hasta la próxima escena.

**SEÑOR KOHN.- En lo personal, queremos agradecer que nos hayan recibido en esta prestigiosa Comisión. Para nosotros es un gusto estar aquí y como organización ya que el señor Presidente ha tenido la gentileza de hablar de nuestro trabajo en el Uruguay es muy importante decir que como todos los años aunque esta vez será particular porque se cumplen setenta años conmemoraremos la "Noche de los cristales rotos", un evento muy triste. El señor Presidente habló del holocausto y ese hecho fue su preludio, por lo que el 13 de noviembre vamos a realizar un evento en nuestra sede, como lo hacemos siempre.**

Para estos setenta años hemos invitado a un prestigioso Juez Federal de la República Argentina, un prestigioso docente de Derecho, un prestigioso abogado y un prestigioso hombre que ha estudiado mucho el tema del holocausto, del "Shoá", y de la negación del holocausto, aunque muchos de quienes lo conocen no lo saben. Me refiero al doctor Daniel Rafecas, a quien varios de ustedes deben conocer. Por supuesto que hacemos una invitación abierta a la ciudadanía y el Presidente de nuestra Comisión Política les entregará una invitación personal a cada uno de ustedes, pero no queríamos retirarnos sin mencionar esta invitación ya que el señor Presidente de la Comisión tuvo la amabilidad de hablar del tema del holocausto y esto está muy enrabado.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho la visita, les deseamos una feliz estadía en Uruguay y que esta ocasión sea propicia para que se refuercen los lazos de amistad entre el pueblo judío y el del Uruguay. Estamos a vuestras órdenes para recibir vuestra impresión y comentarios en aquellos temas que entiendan conveniente.**

Muchas gracias.

(Se retira de Sala una delegación de la Organización B'nai B'rith del Uruguay)

(Ingresa a Sala una delegación de la Intergremial de Transporte de Carga Internacional)

**—— La Comisión de Asuntos Internacionales tiene el gusto de recibir a una delegación de la Intergremial de Transporte de Carga Internacional, integrada por su Vicepresidente, el señor Juan Carlos Patrón, el asesor, doctor Leonardo López, el directivo señor Mauro Borzacconi, y el vocal señor Ricardo Azurica.**

Esta Comisión tiene a estudio un proyecto de ley presentado por varios señores legisladores que tiene relación con el "Acuerdo sobre contrato de transporte y la responsabilidad civil del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera", que figura en la Carpeta Nº 2890 de 2008. Se trata de un Acuerdo protocolizado en ALADI y para el análisis de este proyecto es de nuestro interés conocer la opinión de vuestra gremial. Estamos en conocimiento de que este tema ha sido planteado por ustedes en algunas ocasiones, en particular en el ámbito de las Comisiones de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de ambas Cámaras y, naturalmente, entre los antecedentes del estudio de este tema es muy importante conocer la opinión de ustedes, que dentro de la actividad nacional, son quienes tienen que ver más directamente con este Acuerdo.

**SEÑOR LÓPEZ.- En primer lugar, quisiera hacer una precisión previa. Nosotros venimos en representación de CATIDU, Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay.**

En segundo término, agradecemos la invitación para concurrir a este ámbito.

El sistema de transporte en la región se basa en un trípode de normas jurídicas después veremos que una no es tal: entiendo que otra sí lo es: el ATIT, el CRTC cuya ratificación pretendemos y la Carta de Porte, la llamada CRT, que es el conocimiento de embarque; creo que es bueno ilustrar sobre qué es cada cosa.

La Carta de Porte o conocimiento de embarque, denominada CRT, es el documento por el cual el porteador acredita que ha tomado la carga y se obliga a entregarla en un momento y en un lugar determinado. Este instrumento cumple con cuatro funciones básicas que luego podremos desarrollar, si la Comisión lo entiende pertinente. Se trata de un título de crédito representativo de la mercadería, etcétera.

El ATIT es una norma de derecho público internacional que regula aspectos exclusivamente administrativos: no de fondo, ni materiales, que es lo que sí abarca el CRTC. Este acuerdo ha sido suscrito y ratificado por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. El CRTC es el acuerdo sobre el contrato de transporte y la responsabilidad civil del porteador y ha sido otorgado por Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, y solo ratificado por Brasil, Chile y Perú; entonces, para estos países es una norma jurídica y está vigente entre ellos. Reitero que el CRTC sí regula aspectos de fondo, procesales, materiales en cuanto al contrato de transporte.

Quisiera hacer una precisión terminológica, en la medida en que nombramos casi de la misma manera a dos herramientas que son diferentes: el CRT que es la Carta de Porte y el CRTC que es el convenio.

Como decía, el sistema de transporte en la región se sustenta en estas tres normas por la siguiente razón. El CRT y el ATIT mandataron a los organismos competentes a elaborar un proyecto modelo en la región que funcione como Carta de Porte. Así en la XVII reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas del Como Sur se elaboró ese proyecto estandarizado, que es el que hoy funciona en la región y no solo para los transportistas uruguayos. Es más; yo creo que si se va a la Aduana con un CRT diferente a ese, no lo aceptan. Entonces, la dificultad es que esto se sustenta en una norma jurídica que Uruguay no ha ratificado; sin embargo, no hay opción de tener un CRT diferente.

Esta es una primera dificultad y un primer elemento a tener presente: sin duda, se hace necesaria la ratificación de este convenio.

Yo quisiera comentar cómo las normas mandatan a esto que después se cumplió. El numeral 2) del artículo 28 del ATIT establece: "Se utilizará obligatoriamente un formulario bilingüe que aprueben los Organismos Nacionales Competentes, el que se adoptará como documento único para el transporte internacional de carga por carretera con la designación de: 'Carta de Porte Internacional Conocimiento de Transporte Internacional " (CRT), etcétera.

Por otra parte, en los Considerandos de la XVII Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas, se hace referencia al CRTC. En realidad, se alude al CRT que es su antecedente y es muy similar a aquel, y se dice que en el transporte internacional de carga por carretera entre países del Cono Sur, los porteadores deben utilizar una Carta de Porte conocimiento de transporte internacional para la aplicación del convenio sobre el contrato de transporte y la responsabilidad civil del porteador, en el transporte terrestre internacional de mercadería. Asimismo, se expresa que la adopción de una Carta de Porte uniforme conocimiento de transporte internacional, traerá resultados positivos para el funcionamiento del transporte internacional de carga terrestre. Luego aparece el modelo estandarizado que se utiliza.

Yo estoy lejos de ser especialista en Derecho Internacional, pero voy a decir que tenemos dos normas: las de fuente internacional y las de fuente nacional que regulan esa relación jurídica internacional, en este caso, el contrato de transporte internacional. Aquí es donde aparecen las asimetrías, porque se pueden dar tantas regulaciones como destinos se realicen. El CRTC regula sustancialmente los aspectos relacionados con el contrato de transporte. Ese contrato, esa relación jurídica "contrato de transporte" y eventualmente el incumplimiento en que el transportista pueda incurrir, estaría regulado por la norma jurídica supranacional llamada CRTC, si fuera ratificada por los Estados que intervienen. De lo contrario, se debe aplicar la norma interna del Estado donde se debió cumplir con la ejecución del contrato de transporte, es decir, el lugar de cumplimiento de la obligación. Voy a dar un ejemplo para aclarar lo que digo. Si tenemos un transporte desde Brasil a Uruguay una importación uruguaya, con una empresa de transporte uruguaya, y hay incumplimiento de cualquier tipo por parte del transportista digamos que deliberadamente tira la carga en el Río Yaguarón, será aplicable la norma uruguaya, en este caso, el Código de Comercio, por ser nuestro país el lugar de cumplimiento. Ahora bien, se establece que esa responsabilidad es diferente si se diera el mismo caso pero a la inversa: que el contrato fuera por una exportación uruguaya una importación brasileña, con un transportista uruguayo que hace exactamente lo mismo: tira la carga al Río Yaguarón. La responsabilidad brasileña sería totalmente diferente. Porque acá, según el Código de Comercio, la responsabilidad es el valor de la mercadería en lugar y tiempo de entrega. Y la reciente ley brasileña, de enero de 2007, establece que la

responsabilidad del transportador por perjuicio resultante de pérdidas o daños causados de la mercadería, está limitada al valor declarado por el expedidor y consignado en el contrato de conocimiento de transporte acrecido más los valores de flete y seguro correspondientes. Además, expresa que en la hipótesis en que el expedidor no declare el valor de la mercadería, la responsabilidad del transportador será limitada al valor de dos derechos especiales de giro por kilogramos de peso bruto transportado. Los derechos especiales de giro son establecidos por el Fondo Monetario Internacional según un promedio en la canasta de monedas.

Se puede observar la diferencia que existe frente a la misma situación, según sea de un lado u otro. Por eso, si nosotros hubiésemos ratificado el CRTC Brasil ya lo ratificó, la situación jurídica se regularía por el CRTC y sería el mismo límite y exclusión de responsabilidad.

No quiero comprometer la posición política de CATIDU, pero creo que es importante decir no sé si ya se ha expresado que con la ratificación del CRT no solucionamos todos los temas ni todos los problemas en ese asunto. Creo que el Parlamento Nacional y, eventualmente, las autoridades del Poder Ejecutivo deben elaborar un proyecto de ley podría ser una ley nacional de transporte o no que acompañe lo que se está ratificando en el CRTC. Inclusive, existen países que no lo han aprobado, como es el caso de Argentina, y la única manera de que nosotros logremos unas normas más o menos acorde es estableciendo una ley nacional. No cubriríamos los casos de transporte de Uruguay hacia Argentina, pero sí a la inversa.

Esos son los dos elementos fundamentales de orden jurídico por los cuales creemos que es conveniente la ratificación del CRTC por parte de Uruguay, sin entrar en consideraciones creo que ustedes lo tienen de lo que dice el propio CRTC.

**SEÑOR PRESIDENTE.- ¿En qué medida no haber aprobado hasta el día de hoy este acuerdo ha significado para el sector del transporte nacional una diferencia o disminución de sus capacidades o un nivel bajo de competitividad respecto de la flota de los Estados que lo han ratificado como, por ejemplo, Brasil o Chile?**

**SEÑOR BORZACCONI.- No está cuantificada cuál es la porción de mercado que se gana o se pierde, pero sí existe la certeza de que unos trabajamos y otros no. La limitación de las responsabilidades una bandera las tiene y la otra no. Ante los mismos hechos nosotros no tenemos la protección que pueden tener los que sí han ratificado el convenio.**

**SEÑOR PATRÓN.- Lo que se quiere expresar se puntualiza en la seguridad de las empresas en el ámbito donde se mueven y trabajan. Uno tiene armadas determinadas estructuras de transporte y trabajo que están basadas en valideces jurídicas de la documentación que está haciendo. Por lo que explicó el doctor, el formulario que nosotros llenamos, que son exigencias aduaneras en todos lados, habitualmente termina siendo un remito de lujo, porque da atribuciones o garantías a quienes toman la carga, pero no deja ninguna garantía a las empresas en su funcionamiento como tal.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Con relación a Argentina ¿el hecho de que Uruguay introduzca esta norma, puede significar un perjuicio para nuestras empresas respecto a la capacidad con la que operan las empresas de ellos?**

**SEÑOR PATRÓN.- No. Hoy Argentina tiene una ley de transporte llevada a la práctica en la que esto internamente está regulado. Es decir, está regulada la responsabilidad civil del transportista, la obligatoriedad del seguro de la carga y los deberes que deben llevar adelante los actores. Aquí nosotros no tenemos nada.**

**SEÑOR BORZACCONI.- Acá no hay una ley de transporte ni siquiera nacional. Cualquier camión anda por la ruta y si la empresa no hace un remito, no tiene nada. Nadie tiene como comprobar cuál es la carga que va arriba del camión, a dónde va ni de dónde viene. Uruguay está totalmente en pañales en ese aspecto. Por ese motivo, cuando ocurre algún siniestro en Argentina las repercusiones y los juicios son acá. En nuestro país no pasa nada, en todos los demás lugares están acotados. Tenemos una diferencia muy grande debido a eso.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Para los que toman carga en Uruguay, o sea, los empresarios uruguayos que contratan a las empresas uruguayas que brindan servicio de flete, a juicio de ustedes ¿esto significaría un perjuicio, tendría algún efecto negativo para sus actividades?**

**SEÑOR LÓPEZ.- No veo perjuicios para las empresas cargadoras uruguayas.**

**SEÑOR BORZACCONI.- Con esto no se pretende más que ordenar; se trata de una medida necesaria. Si el único documento utilizado es el CRT, es como decir que tengo la cédula y no me sirve para viajar, entonces, ¿para qué tengo la cédula? Si es el único que realmente tiene valor ¿cómo puede ser que tenga valor para hacerme un juicio o encontrarme cómplice de algo y no sirva para defenderme? O sea que solo me castiga y nunca me defiende.**

**SEÑOR AZURICA.- Cuando nosotros nos hacemos de la carga y emitimos esa documentación son muchos más los riesgos que asumimos por usar ese documento de lujo. ¿Por qué? Porque, inclusive, hasta cuando se trabaja con carta de crédito se cierra el tema una vez que nosotros emitimos ese documento. Puede haber múltiples factores por los que no lleguemos a destino y todas esas cláusulas del CRT que nos protegen, en definitiva, no existen. Por tanto, aquí estamos totalmente desamparados. En otros países que no lo ratificaron tienen una ley de transporte que delimita las responsabilidades entre el cargador, el expedidor, el que la recibe, el consignatario, el transportista y cuáles son los motivos si llega o no llega y en qué condiciones llega. En Uruguay estamos totalmente desamparados porque no hay nada que nos ampare en esos aspectos.**

**SEÑOR PATRÓN.- Hay una cosa más importante. Todos sabemos que el avión o la marítima cumple con esto. Quizás cuando surgió el transporte terrestre, por su propia actividad, la regulación vino un tiempo después. Hoy, con la realidad del transporte multimodal, lo deja fuera de mercado. En el sistema que intentamos tener para que el país sea el polo logístico de la región, el camión va a ser una de las factibilidades que tendremos para el traslado de la mercadería. Si esas responsabilidades las cortamos hasta que subimos la carga al camión, lo que ocurre es que ante cualquier problema que tenga la carga, siempre va llevar el plato roto el que no tiene culpa. Sabemos que el último que la toca, la queda. Entonces, las responsabilidades se van a cortar por donde es más fino el hilo; se las van a pasar al camión.**

**SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- ¿Quiere decir que este tema afecta la competitividad del sector? Porque si hay un acuerdo multimodal, pero cuando bajás del barco tenés que ir de Montevideo a Quaraí, ahí no está garantizado por una regulación.**

Por otra parte, cuando sale, por ejemplo, un camión de aquí a Uruguayana, ¿lleva un conocimiento de embarque?

**SEÑOR BORZACCONI.- En tráfico internacional, siempre. De lo contrario, no cruza la frontera. El documento siempre existió. Nunca se cruzó la frontera sin un conocimiento de embarque. Además, ocurre en el mundo. Es posible que esto tenga alguna diferencia en algún ítem en la Unión Europea, pero es lo que se usa; quizás sea un documento electrónico. Cuando se dieron todos estos avances tecnológicos, era para que las fronteras fueran de paso y no de espera. ¿Cuál era el significado? Hacemos una carta de porte, la mandamos vía web, hacemos todos mensajes de aduana y declaramos todo antes, y cuando llegamos en quince minutos nos vamos; llegamos a las siete de la mañana y nos vamos a las seis de la tarde, como corresponde. No se gastan millones de dólares para tener tiempo muerto en la frontera.**

**SEÑOR PATRÓN.- El señor Diputado preguntaba si una mercadería que va a Uruguayana lleva conocimiento de embarque; esa sí llevaría. Sin embargo, la mercadería que quizás no está en territorio nacional, que va a un "free shop", no lleva conocimiento de embarque. Lo mismo ocurre para una zona franca. Pero el que tiene la carga en el camión es el transportista.**

**SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Entonces, internalizando este acuerdo, estarían las garantías del caso.**

**SEÑOR LÓPEZ.- En todo transporte internacional, dentro de los documentos obligatorios está el CRT. El inconveniente es que el CRT está elaborado en base al CRTC, el convenio, que no está ratificado por Uruguay. Entonces, los jueces dicen que no es una norma jurídica y lo que está escrito en el conocimiento de embarque no obliga.**

**SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Tengo entendido que el decreto que venía de ALADI fue impugnado por una empresa de seguros en función de que un decreto no podría modificar lo que dispone la ley.**

**SEÑOR LÓPEZ.- Creo que eso hace referencia al convenio de transporte multimodal y no al CRTC. Es razonable que un decreto no puede ratificar un convenio internacional; por eso estamos acá, porque una ley sí lo puede hacer.**

**SEÑOR PATRÓN.- Llegado el caso que plantea el señor Diputado, la voluntad de los transportistas ni de la Cámara es perjudicar a alguien en el sistema. Lo que queremos es regular el mercado. Llegado el caso, nos sentaremos y hablaremos con las compañías de seguros o con quien corresponda, buscando tener un mercado libre en que cada uno conozca sus responsabilidades y que no sea de esta forma en que, como no está regulado, "que lo haga el que sea, que igual la va a quedar usted".**

**SEÑOR BORZACCONI.- Además, las compañías de seguros que operan aquí lo hacen en otras partes del mundo donde esto está internalizado y se manejan con esas reglas de juego. No sé por qué Uruguay tiene que ser una isla. ¿Por qué en Brasil aceptan las condiciones que pone la ley y en Uruguay se trata de saltearlas?**

**SEÑOR ABDALA (don Washington).- ¿Cuántas unidades de carga internacional hay en el país?**

**SEÑOR BORZACCONI.- Entre 1.500 y 2.000.**

**SEÑOR ABDALA (don Washington).- ¿Y cuál es el promedio de accidentabilidad?**

**SEÑOR BORZACCONI.- El transporte internacional ha cambiado mucho en los últimos años. Hasta hace unos años atrás, cuando empezamos a usar el GPS, el mayor riesgo, al que las compañías de seguros tenían más temor, era el de los asaltos, sobre todo en Argentina. Entonces, empezó toda una movida y terminamos poniendo control satelital, GPS, a todas las unidades. Eso redujo el problema. Antes en la Argentina nos robaban un día y otro también, y hoy eso cambió. Ocurre que las compañías de seguros le cobran al cliente, al transportista e, inclusive, cuando uno le da la carga a un tercero, también ese colega que está asegurado. Es decir que muchas veces, si se trata de la misma compañía de seguros, ellos cobran tres pólizas y pagan una.**

Hace años que el transporte viene funcionando sin esto, desprotegidamente, porque ni siquiera tenemos una ley interna que limite la situación que se genera ante algo que está pero no sirve; o peor: lo tenemos y nos sirve sólo para castigarnos y nunca para beneficiarnos. Nos dicen que nos hacemos cargo de esto, que somos responsables de lo otro y que tenemos que cumplir, y en cualquier cosa que fallemos, "vamos de pito y matraca". En cambio, no se admite algo que nos protege.

**SEÑOR PATRÓN.- Creo que la ventaja en el funcionamiento es que es mucho más fácil litigar contra una transportista que tiene sus bienes que hacerlo contra el Estado por la falta de seguridad en las rutas. Es mucho más simple prendar un camión y detenerlo por el incumplimiento de haber tomado una carga y no haberla entregado en otro lado que repetir contra el Estado porque no garantizó la libre circulación o la seguridad en las rutas.**

**SEÑOR BORZACCONI.- Siempre se habla de las eventuales infracciones aduaneras, el contrabando, etcétera. Si algún día nos abren la frontera y van a Gualeguaychú, verán que en la playa, en frente, donde estaba la antigua aduana, hay montones de camiones chatarra que quedaron detenidos por el tema del contrabando. Allí han quedado. También ha habido contrabando en aviones y en barcos, pero ustedes no ven barcos ni aviones tirados y oxidados en los aeropuertos ni en los puertos. No sabemos**

**cómo ni por qué el transporte terrestre siempre queda de rehén. Ante cualquier problema, lo primero que hacen es agarrar al camión.**

**SEÑOR LÓPEZ.- Quizás hoy no sea el momento, pero estamos tocando el tema de la responsabilidad del transportador. Creo que llegado el momento vamos a tener que hablar de eso, porque hay determinados dogmas jurídicos de aquellos que tienen otros intereses, que no son tales.**

Están diciendo que la responsabilidad no puede ser limitada, cuando en la legislación nacional tenemos varias limitaciones de responsabilidad en diferentes ámbitos. La propia responsabilidad del transportista está limitada al valor de la carga de la mercadería en el lugar de la entrega. Es una limitación.

En Derecho Laboral también hay una limitación. Por ejemplo, en la indemnización por despido está establecido que no podrá ser más de seis mensualidades. Los diferentes tratados internacionales en materia de transporte, todos tienen limitación de responsabilidad; luego veremos el límite.

Nosotros hacíamos referencia a la ley brasileña Nº 11.442 en cuanto a la limitación de la responsabilidad. Se dice que viola el principio de reparación integral del daño, y yo creo que cae por su propio peso que no lo es. Dicha ley, en cuanto a los seguros, hace referencia a la exoneración de responsabilidad al transportista, en el caso de que el cargador contrate un seguro. Observando hasta dónde va la ley brasileña, creo que eso contribuiría al comercio, para evitar la duplicación de seguros.

**SEÑOR AZURICA.- Recién hacíamos referencia a los robos en Argentina. Si unimos esto a lo mencionado por el doctor López, podemos decir que Argentina al crear la ley propia aunque no haya ratificado esto- limita o desvía la responsabilidad de la carga porque se exonera al transportista. Eso hace que las aseguradoras se manejen con un criterio claro y definido. Entonces, exime al transportista, que va a ser responsable solo cuando se demuestre que incumplió el contrato por causas inherentes a él y no como hoy que se falla en contra nuestra porque no llegamos con la carga; entonces, ya somos culpables de los motivos.**

Por lo tanto, en relación a los robos, también ha mejorado la situación, y era uno de los flagelos más grandes que teníamos los transportistas uruguayos e internacionales. Este flagelo también ha disminuido porque Argentina ha creado una ley por la cual penaliza a los reducidores hablando en criollo mucho más fuerte de lo que lo hacía anteriormente.

Hay convenios bilaterales entre Argentina y Chile, por el tema de los robos. Por ejemplo, cuando a nosotros nos roban una carga que no está nacionalizada en Argentina, o sea, cuando estamos en tránsito, nosotros somos los responsables por introducir la carga sin pagar los derechos aduaneros. Entonces, nosotros somos los responsables. A su vez, muchas veces perdemos el camión y la aduana también nos reclama los derechos del ingreso del camión que perdimos allá. Además, por normas aduaneras, la aduana argentina hacía que, inmediatamente la empresa que entraba en falta por no haber pagado los tributos aduaneros, venía contra los camiones que ingresaban. Hubo muchos problemas con ese tema, sobre todo con Chile, y llegaron a un acuerdo bilateral, suscrito entre las dos partes, por el cual hasta que no se comprobara fehacientemente o con otras garantías, se podía seguir trabajando.

**SEÑOR BORZACCONI.- En cuanto al tema de los seguros, quiero decir que los clientes pueden asegurar la carga por el valor que estimen que corresponde. Nadie dice que la única responsabilidad sea la del camión. Por ejemplo, si los clientes contratan una empresa que tiene un camión que vale US$ 100.000 para transportar una carga de US$ 1:000.000, por más que se queden con el camión, perdieron US$ 900.000.**

Por lo tanto, está claro que no puede ser un problema del seguro cuando este, que termina reclamando contra nosotros, debe cubrir al cliente que lo contrató. El negocio de la compañía de seguros es ese: asumir el riesgo. Si no, ¿cuál es? Si el negocio es recuperar contra alguien, en este caso contra los transportistas, es un problema de negocio. Nosotros arriesgamos y si mañana tenemos un accidente con un chofer que esté alcoholizado, nadie nos paga. Es un riesgo de nuestro trabajo. El riesgo de las aseguradoras es si no hicieron la cobertura, no cobraron la prima que correspondía o no exigieron determinadas cosas para brindar esa cobertura en determinado viaje; el riesgo lo asume el cliente y la compañía de seguros.

Si se quiere, para nosotros el seguro no debería ser una piedra en el zapato. Es un tema que nos va a ayudar muchísimo y vamos a terminar poniéndole el broche de oro a veinte años o más de pedidos. Este debate, este planteo lo haremos ante todos los ámbitos que sean necesarios y ante quien sea.

Por último, quiero aclarar que si bien nosotros representamos a CATIDU, también estamos dentro de la intergremial, somos la parte internacional de la intergremial.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho la visita y las informaciones esclarecedoras para el análisis de este proyecto de ley.**

(Se retira de Sala la delegación de la Intergremial de Transporte de Carga Internacional)

**—— Nos parecía importante recibir esta delegación, ya que el tema estaba a consideración.**

En este caso, había un aspecto formal que presentaba alguna dificultad y creo que deberíamos tener el documento original del acuerdo que Uruguay firmó. Esto surge de un proyecto de ley presentado por legisladores, no tenemos la carpeta con el documento original.

**SEÑOR SECRETARIO.- Este documento fue solicitado el 23 de octubre por nota al Ministerio, y estamos en comunicación permanente con ellos.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Deberíamos comunicarnos con la Secretaría del Ministro, manifestando que tenemos el propósito de aprobar este tema y que necesitamos rápidamente el documento.**

Entonces, este tema quedaría para el orden del día de la próxima sesión, a la espera de contar con ese material.

La Comisión pasa a considerar el asunto que tiene que ver con: "Convención relativa a la competencia, ley aplicable, reconocimiento, ejecución y cooperación en materia de responsabilidad parental y medidas para la protección de los niños".

**SEÑOR CONDE.- Respecto a esta Convención, en el estudio que estábamos haciendo del tema para elaborar el informe, se hicieron una serie de consultas, entre ellas a la Cátedra del Instituto de Derecho Internacional Privado y esta, a través del doctor Tellechea, nos ha remitido una nota en la que se nos advierte que en la versión traducida al idioma español que hemos recibido para ser tratada en la Cámara, se han cometido algunos errores. En rigor, habría dos textos circulando, traducidos al idioma español, con ciertas divergencias en algunos de los artículos que, inclusive, podrían tener una interpretación absolutamente contradictoria, fundamentalmente en el artículo 26. Hemos hecho la consulta correspondiente a la Cancillería, que sugiere que devolvamos este texto y nos envíen otro con la traducción corregida. En realidad, la Cancillería ya ha aceptado que este artículo 26 está mal traducido. Por lo tanto, recurro al auxilio de la Secretaría, porque no sé si lo que corresponde es archivar el proyecto y notificar de estos hechos a la Cancillería que, por otra parte, ya los conoce, o si, de lo contrario, no se archiva y simplemente se cursa una nota a la Cancillería pidiendo la corrección de la traducción. Por el momento, estamos imposibilitados de elaborar el informe y de tratarlo hasta que nos manden la versión corregida.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que nosotros formalmente no estaríamos en condiciones de devolverlo, porque la Asamblea General ha entendido conveniente que tratemos este asunto. El procedimiento sería devolverlo a la Presidencia de la Asamblea General para que esta haga lo propio a la Cancillería, pero yo creo que, por razones de economía procedimental, sería razonable que la Cancillería nos envíe un nuevo mensaje en el cual se sustituya el texto original y nosotros trabajemos sobre el segundo texto. Creo que sería bueno hacerlo en breve, para evitar llegar al fin del período legislativo y que esto tenga que iniciar luego un nuevo proceso.**

**SEÑOR SECRETARIO.- La carpeta tendría que quedar en la Comisión. Por nota se pone en conocimiento del Poder Ejecutivo de las deficiencias de este texto en espera de que remitan otro que lo**

**sustituya o envíen uno nuevo por lo que el anterior se archiva.**

La propuesta sería que la Comisión, a través de la Presidencia de la Cámara, pusiera en conocimiento de esta situación al Poder Ejecutivo.

**SEÑOR PRESIDENTE.- En consecuencia, procederemos de esa forma, solicitando que lo hagan lo antes posible para que podamos tratar el tema.**

En la sesión pasada comenté que nos había llegado una invitación para participar de un Foro sobre Migraciones y Derechos Ciudadanos a realizarse los días 21 y 22 de noviembre en la Legislatura de Buenos Aires. Personalmente, solicité que nos hicieran llegar la invitación para que pudiéramos darle trámite interno. Llegó una nota dirigida hacia mi persona, pero entiendo que la Comisión tendría que resolver si es interesante que algún colega asista, a los efectos de realizar los trámites que corresponden. En el día de ayer distribuimos esta nota vía mail. Pido a los señores Diputados que la vean y analicen. Para mí es una instancia interesante, porque creo que alguno de los grupos que propician este evento está integrado por compatriotas radicados en Argentina.

**SEÑOR CONDE.- Quiero simplemente dejar una constancia. Para mí es importante el tema y sería realmente interesante poder concurrir pero no puedo hacerlo por razones políticas, debido a que hay eventos aquí en Montevideo. El Congreso de mi partido me impide hacerlo, pero quería dejar la constancia de que no se trata de indiferencia frente a un tema que nos interesa.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, analicemos el tema y lo resolvemos la semana entrante.**

Si no hay más asuntos a considerar, se levanta la reunión.